

Herausforderung in den italienischen und französischen Alpen

Gegen *jede* *Vernunft*

„Hard Alpi Tour“: ein seit 2009 stattfindender Enduromarathon, der Teamgeist, Sportlichkeit und Abenteuerlust in den Vordergrund stellt. Und dabei verdammt hart ist. Unser Autor war mit einer 500er-Fantic dabei.



Bunter Mix am Start: alte HPN-BMW neben neuen GS, KTM-Rally-Bikes, großvolumigen Reiseenduros und tollen Umbauten



Renato Zocchi, Ex-Dakar-Fahrer, siegte bei der Gibraltar-Rallye mit dem Honda-Scooter X-ADV und war auch schnell beim HAT



Der Start war gestern, kurz vor Mitternacht im mondänen italienischen Badeort Sanremo an der Blumenriviera. Anschließend wähne ich mich mitten im Wahnsinn der Tourist Trophy, nur diesmal auf der engen italienischen Küstenstraße. Mit mir kämpfen gut 20 andere Piloten auf Enduro-, Reise- und Rallye-Bikes um die Pole Position, bevor es auf die staubigen Pisten geht. Verrückt, so mitten in der Nacht.

Inzwischen kraxele ich seit Stunden in völliger Dunkelheit mit der Fantic Caballero 500 Rally über die Geröllpisten Liguriens an der Grenzlinie zu Frankreich bergauf und bergab. Dutzende Dakar-Racebikes und eine Horde von GS 1200 lassen mich wie einen Anfänger stehen. Für mich als ehemaligen Rallyefahrer sind das schwere

Stunden der Läuterung... Dabei dachte ich noch, das geringe Gewicht von rund 150 Kilogramm der kleinen Fantic könne mir helfen, mit den fast doppelt so schweren Reisedampfern mitzuhalten. Oder eine fehlerfreie Navigation. Fehlanzeige! Die Federung ist das Limit, die 200 Millimeter sind nicht für Erzberg-Konditionen ausgelegt. Im ersten und zweiten Gang hangeln wir uns von Fels zu Fels, während die Zeit unbarmherzig tickt.

Wie soll ich das bloß schaffen, die fast 900 Kilometer in 42 Stunden bis nach Sestriere? Was ist meine Rechtfertigung für diesen offensichtlichen Schwachsinn, mit einer Scrambler, die sich „Rally“ nennt, diese Marathonveranstaltung zu fahren? Der blöde Name der Veranstaltung ist schuld, genau! „Hard“, das fordert mich heraus, ein harter Kerl zu sein. Und jetzt fühle ich



Voll konzentriert durch die Nacht



Schaulauf für Yamaha: Die neue 700er-Ténéré trumpfte mächtig auf. Kein Wunder, die HAT ist wie geschaffen für diese Klasse



Teamwork ist die Grundlage der Hard Alpi Tour. Das Teilnehmerfeld reicht von Uralt-Möhren bis zu modernstem Material

mich wie David gegen jede Menge Goliaths. Doch ich nehme den Kampf auf!

Mit diesem Entschluss hat sich der Knoten gelöst, es geht mir wieder besser in dieser glasklaren Nacht zwischen Himmel und Meer, doch für das beeindruckende Panorama bleibt keine Zeit: Die tanzenden Scheinwerferkegel offenbar meilenweit senkrecht oberhalb an der Bergflanke und tief unten im Tal sind die einzigen Bezugspunkte für die Geodäsie Liguriens. Eigentlich absurd, in einer der schönsten Gegenden Europas nachts Motorrad zu fahren: Man sieht einfach nichts von der grandiosen Landschaft! Aber die Nacht macht dich auch zum Helden: extremer Tunnelblick auf den Lichtkegel vorn, verbunden mit der Welt nur über die kleine Nabelschnur auf dem GPS-Display, ansonsten fast mutterseelenallein da draußen, in der Nacht und der Kälte. Das Fahren in der Dunkelheit geht bei entsprechend guter Technik (hervorragender LED-Scheinwerfer an der Caballero) erstaunlich gut: Durch den fehlenden Weitblick gibt es keine Ablenkung, und die ganze Aufmerksamkeit liegt auf den 20 bis 50 Metern vor mir.

Die Wahrnehmung reduziert sich auf das Wesentliche. Alles drum herum ist nichts. Aber wenn dann doch mal etwas auftaucht, etwa während der Fahrt durch einen beleuchteten Bauernhof, wird dieses Nichts plötzlich zu allem! Wie ein Auftauchen aus der Tiefsee fühlt sich das an.

Mit taub geschüttelten Armen und Händen erreiche ich am frühen Samstagmorgen endlich den ersten Verpflegungspunkt in der Bar eines kleinen Dorfes. Etwa 20 Maschinen sind da, es gibt Cappuccino und Croissants. Die Dorfbeleuchtung erzeugt eine Herzwärme wie die Kerzen vom Weihnachtsbaum. Ein ganz besonderer

Moment zusammen mit Fahrern aus insgesamt 15 Nationen. Leises, internationales Stimmengewirr in der engen Gasse. Die meisten Teilnehmer sind wie ich in einem Alter, in dem durchgemachte Nächte nicht mehr so leicht weggesteckt werden. Deswegen ist es nicht ohne, die wilde Einsamkeit der italienischen Seealpen nachts in Angriff zu nehmen.

Eigentlich muss die Strecke im Team gefahren werden. Da die anderen aber aufgrund ihrer viel höheren Motorleistung schneller sind, bin ich meist allein unterwegs. Und genieße es inzwischen in vollen Zügen. Umgeben von der Dunkelheit, die wohlwollend wirkt. Wattiert-meditatives Rallyefahren ohne Positionsgerangel.

Ganz in der Nähe vom Haus meiner Ex-Freundin blitzt beim Tankstopp kurz ein unerhörter Gedankenflash auf: In fünf Minuten könnte ich in einem warmen Gästebett liegen. No way! Die Zeiten sind vorbei, ich bin der Superheld! Nicht anhalten, der Müdigkeit keine Chance geben!

Langsam verschmelze ich mit der Fantic zum „Machine-Man“ auf dem Ritt entlang tiefer Abgründe, die einen für immer verschlucken könnten. Ich bin messerscharf präsent, kein Platz für Gedanken über das mögliche Risiko. Das Gefühl von Unverwundbarkeit auf der ebenen Schotterstrecke mit Aussicht aufs Mittelmeer bis zum östlichen Wendepunkt der Strecke stellt sich ein. Kiefern parfümieren die kühle Meeresluft, die wie eine Schönheitskur über das Gesicht und die müden Augen streichelt. Magische Momente, die man auf normalen Motorradtouren mit Halbpension nicht erlebt!

Die Sucht nach nächtlichem Rallyefahren hatte übrigens 1986 im Zielort der HAT ihren Anfang genommen, damals war ich

mit einem Freund zusammen die legendäre „Sestriere 1000“ gefahren, 1000 Kilometer am Stück, zwei Fahrer abwechselnd auf einer Suzuki DR 600. Die hatte ich innigst geliebt und hätte sie jetzt gerne hier, um besser mit den großen GS mitzuhalten ... Organisiert übrigens damals von Renato Zocchi, der nach Motocross- und Dakar-Karriere nun auf dem Honda X-ADV Scooter die Klassenwertung bei der Gibraltar-Rallye gewinnt und am Start in Sanremo neben mir steht, wieder auf dem Scooter!

Die persönliche Erleuchtung meiner Nachtfahrt ist noch voll präsent, als die Sonne schon wieder aufgeht. Wie bitte? Schon vorbei? Bei einem Schnitt von rund 30 bis 40 Kilometern pro Stunde bekommt die Zeit eine andere Dimension, sie verpufft geradezu! Jetzt wird es Tag: Im Schatten der Dorfkirche von Bormida hat der Heimatverein eine von rund zehn Verpflegungsstationen aufgebaut: Die exquisiten lokalen Köstlichkeiten mit hausgemachten Pasteten, Kuchen, Gebäckstückchen und Weinschorlen sind überwältigend. Ernüchternd ist hingegen kurz darauf der Raum zum Schlafen: auf dem eiskalten Steinfußboden im Gemeindehaus von Gressio. Nein danke! Rund 50 andere Fahrer und ich ziehen die Wiese beim Mittagsimbiss vor. Im Verlauf der HAT sieht man immer wieder Gruppen von Menschen, die an den unmöglichsten Stellen liegen: am Pier oder auf den Treppen des noblen Spielcasinos von Sanremo, am Straßenrand, in einer Tankstelle.

Eine Stunde Ruhepause mit effektiv 15 Minuten Schlaf reicht mir aus, um die 500er-Fantic nach dem Mittagessen auf der Straße nach Upega bis zur Mautstation an der Via del Sale schnurren zu lassen. Wir als Teilnehmer der HAT dürfen ohne Entrichtung der 15 Euro auf die rund 35



Nächtliche Reifenpanne: Unser Autor flickt den Pneu in Rekordzeit, nicht zuletzt, weil ein Bauer mit seinem Kompressor hilft



Tapfer durchgehalten: Nennewitz und Fantic glücklich am Ziel in Sestriere. Auf der Hard Alpi Tour fanden beide zu sich selbst



Auf den kleinen Wirtschaftswegen ist die leichte Fantic in ihrem Element. Hier lässt Autor Klaus Nennewitz die 500er fliegen

Kilometer lange Schotterpiste über 2000 Meter Höhe an den Bergflanken rüber zum Colle della Boaria und schließlich zum Forte Centrale auf dem Colle di Tenda gehen.

Über Limone Piemonte und Borgo San Dalmazzo führt uns der Track zum Checkpoint mit Abendessen in Cuneo, wo der Feierabendverkehr und ein Treffen mit geschätzt mindestens 1000 zweitaktenden und stinkenden Vespas die Poesie der HAT empfindlich stört.

Aus der einfachen Feierabendlrunde nach dem Essen wird nichts: Die Strecke entpuppt sich plötzlich als sehr anspruchsvoll, zum Teil geht es fast auf Singletracks über zugewachsene Wald- und Wiesenwege zwischen Kuhherden und Obstbaumwiesen mit wunderbarem Blick auf die Po-Ebene in der Abenddämmerung. Big Modder eben, in dem die Michelin Anakee nicht mehr so gut greifen und einige Schreckmomente für Hitzeschübe sorgen. Warmherzige Kindheitserinnerungen an meine erste Zündapp 100 Trial beim aufdampfenden Geruch von verdunstendem Schlamm und Kuhdung auf der Auspuffanlage! Die qualmenden Schornsteine der verstreuten Ferienhäuser der Berge ergänzen das Geruchserlebnis und erzeugen heile Familienbilder am Kamin im Gehirn, das plötzlich den Track auf dem GPS nicht mehr in rechts oder links verknüpfen kann. Die Müdigkeit kommt brutal schnell und ganz massiv, ich schleppe mich völlig fertig gerade noch zum schlauerweise vorgebuchten Zimmer in Melle.

Um vier Uhr morgens steige ich wieder auf die Fantic, kuschle sie ganz sanft wach und bin besonders lieb zu ihr beim Cruisen durch menschenleere Dörfer. Unsere Beziehung geht in die nächste Dimension.

Noch 300 Kilometer Achtsamkeit bis Sestriere, da müssen wir zusammen hin ...

Kurz nach dem Start stoße ich am Versorgungspunkt Becetto auf Piloten, die in ihren Motorradklamotten die Nacht auf dem Boden der Bar verbracht haben und wie Zombies im Dunkeln den Weg zu ihren Maschinen suchen. Die ganz Harten liegen direkt auf der Wiese im Nebel bei ihren Maschinen. Schnell einen Cappuccino und Croissant, ich kann das Elend nicht ertragen und bin happy über die beste Investition meines Lebens, in das Gästezimmer der Nacht! Das unausgeschlafene Leid der Konkurrenten beflügelt den schlammigen und technisch sehr anspruchsvollen Ritt über den Gilba-Pass mit Gegenverkehr morgens um fünf im Wald! Die ersten Endurohelden schwärmen bereits jetzt im Dunkeln aus!

Kurz nach dem Höhenflug dann um sechs Uhr morgens der Albtraum: ein Nagel im hinteren Reifen. Ich repariere auf dem romantischen Kirchplatz, und der Bauer nebenan schmeißt seinen Kompressor für mich an. Nach der Zwangspause ist die technisch anspruchsvolle Auffahrt hinüber nach Barge der schwierigste Teil auf der ganzen Strecke: Die breite Schotterpiste ist dermaßen weich, dass Anhalten Einsinken bedeutet. Anfahren ist auf dieser extremen Steigung kaum möglich, ohne sich komplett einzugraben. Ich bin froh über die nur 150 Kilogramm der kleinen Fantic, die im ersten und zweiten Gang über große Steinbrocken langsam, aber sicher in Richtung Gipfel klettert.

Inzwischen fühlt sich das, was ich tue, ganz normal an: Warum fährt man nicht einfach jeden Tag 22 Stunden Enduro? Auch das Unglaubliche kann anscheinend irgendwann zur Gewohnheit werden ...

Über die Steinbrüche und das Ski-gebiet von Rucas schraubt sich der Weg weiter nach oben über die Wolken zum letzten Versorgungspunkt in Pomaretto. Tanzen über regennasse Sandpisten bis zum letzten, sagenhaften Wellness-Frühstücksbuffet in Piemont, bei dem jeder Fahrer mit einem Ständchen des Trompetenspielers begrüßt wird.

Das letzte Stück über die extrem staubige Assietta-Kammstraße mit sonntäglichem Ausflugsverkehr öffnet ein berauschendes Panorama von 360 Grad auf die Gipfel der Seealpen. Massentourismus. Wie am Strand von Sanremo.

Dazwischen: heile Welt. 42 Stunden in einer moto-meditativen Blase aus Körper, Geist, Seele, Maschine, Natur und kulinarischen Genüssen. La vite è bella! ■



Autor: Klaus Nennewitz
unterwegs@motorradonline.de

Fotos: Massimo di Trapani, Nennewitz (1)

Fantic 500 Caballero Rally

Die **Fantic Caballero Rally 500** gefällt mit ansprechender Optik, erinnert an eine Kradmeldemaschine. Die Ergonomie mit der bequemen Sitzbank passt für Fahrer ab 175 cm, Kupplung und Gas funktionieren leichtgängig, die Bremsen sind gut dosierbar und standfest. Der Motor: Ohne Vibrationen und mit einem tollen Bariton-Sound schiebt er aus niedrigen Drehzahlen mit unerwartet fülligem Drehmoment los und dreht munter hoch. Das Fahrwerk mit schluckfreudigen 200 mm Federweg vorne und hinten bleibt in engen Wechselkurven sowie schnellen Kehren absolut spurneutral. Das Getriebe lässt sich mit Offroadstiefeln passabel schalten, die Leerlaufsuche kann mühsam sein. In hartem Gelände gelangen die Federlemente an ihre Grenzen, ab 130 km/h auf der Bahn vibriert der Motor, echte 150 km/h sind mit den 40 PS möglich, der Verbrauch liegt bei unter fünf Litern. Trotz kleiner Detailmängel insgesamt ein wunderbares Spaßmobil für 7200 Euro.

Die Hard Alpi Tour

Seit 2009 hat sich die HAT zur größten europäischen Veranstaltung im Segment „Adventouring“ entwickelt. 450 Teilnehmer aus 15 Nationen beehrten die Ausgabe 2019.

Nicola Poggio und Corrado Capra, Vorsitzende des Motorradklubs „Over 2000“, hatten 2009 die erste Hard Alpi Tour (HAT) mit Start in Ormea (Provinz Cuneo) und Ziel in Sauze d'Oulx in der Nähe von Sestriere mit zwölf Teilnehmern organisiert. Der Name „Over 2000“ deutet auf die Ambition hin, die italienischen Alpenpässe über 2000 Meter Höhe mit der Reiseenduro zu entdecken. Nach mehreren Variationen der Start- und Zielorte und des Streckenverlaufs sowie des Austragungsmodus startet der Event nun seit drei Jahren in Sanremo und endet in Sestriere. Zugelassen sind Enduros mit einem Mindestgewicht von 150 kg. Der Maschinenpark im Parc fermé in Sanremo ist bunt gemischt: altes und neues Material einträchtig nebeneinander, dazwischen tolle Eigenbauten wie die „Big Duck“ Suzuki V-Strom von Stefan Hessler aus Suhl. Präsent in diesem Jahr auch 20 Yamaha TT 700 für Journalisten, die von den Dakar-Legenden Franco Picco und Maurizio Sanna über die Classic-Strecke geführt wurden.

Termin: jedes Jahr am ersten Wochenende im September (Freitag bis Sonntag)

Start: Sanremo (Ligurien)

Ziel: Sestriere (Piemont)

Kategorien mit Preisen und Strecken 2019:

Discovery: 180 Euro, 430 km. Start Samstagmorgen.

On/Offroad: 60/40 Prozent

Classic: 290 Euro, 550 km. Start Samstagnachmittag.

On/Offroad: 40/60 Prozent

Extreme: 380 Euro, 850 km. Start Freitagnacht 23 Uhr.

On/Offroad: 20/80 Prozent

Tankmöglichkeiten alle 100 bis 150 km.

Verpflegungspunkte entlang der Strecke Tag und Nacht. Keine Bergung defekter Maschinen. Teilnahme im Dreier-Team.

Registrierung in Sanremo am Freitagnachmittag. Für die Teilnehmer der Extreme empfiehlt sich die Reservierung eines Zimmers für Samstagnacht, um 4 bis 5 Stunden zu schlafen.

Strecke 2019 Extreme: mit langen Offroadpassagen. Gefragt: gutes Fahrkönnen, Kondition, Offroadreifen, Beleuchtung, Reifen-Reparaturkit, Werkzeug und passende Bekleidung.